

CIVIL AVIATION

Transport Services

**Agreement Between the
UNITED STATES OF AMERICA
and MACEDONIA**

Signed at Skopje August 23, 2012



NOTE BY THE DEPARTMENT OF STATE

Pursuant to Public Law 89—497, approved July 8, 1966
(80 Stat. 271; 1 U.S.C. 113)—

“ . . . the Treaties and Other International Acts Series issued under the authority of the Secretary of State shall be competent evidence . . . of the treaties, international agreements other than treaties, and proclamations by the President of such treaties and international agreements other than treaties, as the case may be, therein contained, in all the courts of law and equity and of maritime jurisdiction, and in all the tribunals and public offices of the United States, and of the several States, without any further proof or authentication thereof.”

MACEDONIA

Civil Aviation: Transport Services

Agreement signed at Skopje

August 23, 2012;

Entered into force July 5, 2013.

AIR TRANSPORT AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF
THE UNITED STATES OF AMERICA
AND
THE GOVERNMENT OF
THE REPUBLIC OF MACEDONIA

The Government of the United States of America and the Government of the Republic of Macedonia (hereinafter, "the Parties");

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace with minimum government interference and regulation;

Desiring to make it possible for airlines to offer the traveling and shipping public a variety of service options, and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transportation, and undermine public confidence in the safety of civil aviation; and

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation, done at Chicago December 7, 1944;

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

1. "Aeronautical authorities" means, in the case of the United States, the Department of Transportation and in the case of the Republic of Macedonia, the Civil Aviation Agency, and any person or agency authorized to perform functions exercised by the Department of Transportation or the Civil Aviation Agency;
2. "Agreement" means this Agreement and any amendments thereto;
3. "Air transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, scheduled or charter, for remuneration or hire;
4. "Airline of a Party" means an airline that has received its Air Operator's Certificate (AOC) from and has its principal place of business in the territory of that Party;
5. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, done at Chicago December 7, 1944, and includes:
 - a. any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties, and
 - b. any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Parties;
6. "Full cost" means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;
7. "International air transportation" means air transportation that passes through the airspace over the territory of more than one State;
8. "Price" means any fare, rate, or charge for the carriage of passengers, baggage, or cargo (excluding mail) in air transportation, including surface transportation in connection with international air transportation, charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate, or charge;
9. "Stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo, or mail in air transportation;
10. "Territory" means the land areas, internal waters, and territorial sea under the sovereignty of a Party; and

11. "User charge" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, airport environmental, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities.

Article 2

Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transportation by the airlines of the other Party:

- (a) the right to fly across its territory without landing;
- (b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes;
- (c) the right to perform international air transportation between points on the following routes:
 - (i) for airlines of the United States, from points behind the United States via the United States and intermediate points to any point or points in the Republic of Macedonia and beyond; and for all-cargo service, between the Republic of Macedonia and any point or points;
 - (ii) for airlines of the Republic of Macedonia, from points behind the Republic of Macedonia via the Republic of Macedonia and intermediate points to any point or points in the United States and beyond; and for all-cargo service, between the United States and any point or points; and
- (d) the rights otherwise specified in this Agreement.

2. Each airline of a Party may, on any or all flights and at its option:

- a. operate flights in either or both directions;
- b. combine different flight numbers within one aircraft operation;
- c. serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Parties in any combination and in any order;
- d. omit stops at any point or points;
- e. transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point;

- f. serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and hold out and advertise such services to the public as through services;
- g. make stopovers at any points whether within or outside the territory of either Party;
- h. carry transit traffic through the other Party's territory; and
- i. combine traffic on the same aircraft regardless of where such traffic originates;

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement, provided that, with the exception of all-cargo services, the transportation is part of a service that serves a point in the homeland of the airline.

3. On any segment or segments of the routes above, any airline of a Party may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated, provided that, with the exception of all-cargo services, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the homeland of the airline and, in the inbound direction, the transportation to the homeland of the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

4. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Party the rights to take on board, in the territory of the other Party, passengers, baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that other Party.

5. Any airline of a Party performing charter international air transportation originating in the territory of either Party, whether on a one-way or round-trip basis, shall have the option of complying with the charter laws, regulations, and rules either of its homeland or of the other Party. If a Party applies different rules, regulations, terms, conditions, or limitations to one or more of its airlines, or to airlines of different countries, each airline of the other Party shall be subject to the least restrictive of such criteria. Nothing in this paragraph shall limit the rights of a Party to require airlines of both Parties to adhere to requirements relating to the protection of passenger funds and passenger cancellation and refund rights. Except with respect to the consumer protection rules referred to in this paragraph, neither Party shall require an airline of the other Party, in respect of the carriage of traffic from the territory of that other Party or of a third country on a one-way or round-trip basis, to submit more than a notice that it is complying with the applicable laws, regulations, and rules referred to in this paragraph or of a waiver of these laws, regulations, or rules granted by the applicable aeronautical authorities.

Article 3

Authorization

Each Party, on receipt of applications from an airline of the other Party, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, shall grant appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided that:

a. substantial ownership and effective control of that airline are (1) vested in the other Party, nationals of that Party, or both; or (2) in the case of airlines of the Republic of Macedonia, so long as the Air Transport Agreement signed by the European Community and its Member States and the United States of America on April 25 and 30, 2007, is in force or is being provisionally applied, vested in an EU Member State or States, nationals of such State or States, or both;

b. the airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transportation by the Party considering the application or applications; and

c. the other Party is maintaining and administering the provisions set forth in Article 6 (Safety) and Article 7 (Aviation Security).

Article 4

Revocation of Authorization

1. Either Party may revoke, suspend, limit, or impose conditions on the operating authorizations or technical permissions of an airline where:

a. that airline is not an airline of the other Party under Article 1(4);

b. substantial ownership and effective control of that airline are not (1) vested in the other Party, nationals of that Party, or both; or (2) in the case of airlines of the Republic of Macedonia, so long as the Air Transport Agreement signed by the European Community and its Member States and the United States of America on April 25 and 30, 2007, is in force or is being provisionally applied, vested in an EU Member State or States, nationals of such State or States, or both;

c. that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 (Application of Laws) of this Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent further noncompliance with subparagraph 1c of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.
3. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, suspend, limit, or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 6 (Safety) or Article 7 (Aviation Security).

Article 5

Application of Laws

1. The laws and regulations of a Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be complied with by such aircraft upon entering, when departing from, or while within the territory of the first Party.
2. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the other Party's airlines.

Article 6

Safety

1. Each Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention. Each Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Party.
2. Either Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and operation of airlines of that other Party. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these

minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action. Each Party reserves the right to withhold, revoke, suspend, limit, or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party in the event the other Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time and to take immediate action, prior to consultations, as to such airline or airlines if the other Party is not maintaining and administering the aforementioned standards and immediate action is essential to prevent further noncompliance.

Article 7

Aviation Security

1. The Parties affirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal September 23, 1971, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal February 24, 1988, and the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, done at Montreal March 1, 1991.
2. The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, of their passengers and crew, and of airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil air navigation.
3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security standards and appropriate recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft that have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.
4. Each Party agrees to observe the security provisions required by the other Party for entry into, for departure from, and while within the territory of that other Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, and their baggage and carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.

6. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, suspend, limit, or impose conditions on the operating authorization and technical permissions of an airline or airlines of that Party. When required by an emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

Article 8

Commercial Opportunities

1. The airlines of each Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air transportation.

2. The airlines of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence, and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff required for the provision of air transportation.

3. Each airline shall have the right to perform its own ground-handling in the territory of the other Party ("self-handling") or, at the airline's option, select among competing agents for such services in whole or in part. The rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on an equal basis to all airlines; charges shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible.

4. An airline of a Party may engage in the sale of air transportation in the territory of the other Party directly and, at the airline's discretion, through its agents, except as may be specifically provided by the charter regulations of the country in which the charter originates that relate to the protection of passenger funds, and passenger cancellation and refund rights. Each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.

5. Each airline shall have the right to convert and remit to its country and, except where inconsistent with generally applicable law or regulation, any other country or countries of its

choice, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the carrier makes the initial application for remittance.

6. The airlines of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.
7. In operating or holding out the authorized services under this Agreement, any airline of one Party may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space, code-sharing, or leasing arrangements, with
 - a) an airline or airlines of either Party;
 - b) an airline or airlines of a third country; and
 - c) a surface transportation provider of any country;

provided that all participants in such arrangements (i) hold the appropriate authority and (ii) meet the requirements normally applied to such arrangements.

8. Airlines and indirect providers of cargo transportation of both Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Parties or in third countries, including to and from all airports with customs facilities and to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

Article 9

Customs Duties and Charges

1. On arriving in the territory of one Party, aircraft operated in international air transportation by the airlines of the other Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco, and other

products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transportation shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges that are (a) imposed by the national authorities, and (b) not based on the cost of services provided, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft.

2. There shall also be exempt, on the basis of reciprocity, from the taxes, levies, duties, fees, and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

a. aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board;

b. ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the territory of a Party for the servicing, maintenance, or repair of aircraft of an airline of the other Party used in international air transportation;

c. fuel, lubricants, and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Party for use in an aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board; and

d. promotional and advertising materials introduced into or supplied in the territory of one Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these materials are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board.

3. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

4. The exemptions provided by this Article shall also be available where the airlines of one Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

Article 10

User Charges

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the airlines of the other Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.
2. User charges imposed on the airlines of the other Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such charges may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.
3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs 1 and 2 of this Article. Each Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.
4. Neither Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 14, to be in breach of a provision of this Article, unless (a) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within a reasonable amount of time; or (b) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

Article 11

Fair Competition

1. Each Party shall allow a fair and equal opportunity for the airlines of both Parties to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.
2. Each Party shall allow each airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency, or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the airlines of

the other Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

3. Neither Party shall impose on the other Party's airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency, or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

4. Neither Party shall require the filing of schedules, programs for charter flights, or operational plans by airlines of the other Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph 2 of this Article or as may be specifically authorized in this Agreement. If a Party requires filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on airlines of the other Party.

Article 12

Pricing

1. Each Party shall allow prices for air transportation to be established by airlines of both Parties based upon commercial considerations in the marketplace.

2. Prices for international air transportation between the territories of the Parties shall not be required to be filed. Notwithstanding the foregoing, the airlines of the Parties shall provide immediate access, on request, to information on historical, existing, and proposed prices to the aeronautical authorities of the Parties in a manner and format acceptable to those aeronautical authorities.

Article 13

Consultations

Either Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than 60 days from the date the other Party receives the request unless otherwise agreed.

Article 14

Settlement of Disputes

1. Any dispute arising under this Agreement, except those that may arise under Article 12 (Pricing), that is not resolved within 30 days of the date established for consultations pursuant to

a request for consultations under Article 13 may be referred, by agreement of the Parties, for decision to some person or body. If the Parties do not so agree, either Party may give written notice to the other Party through diplomatic channels that it is requesting that the dispute be submitted to arbitration.

2. Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:

a. Within 30 days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within 60 days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;

b. If either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed, in accordance with subparagraph a of this paragraph, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

3. The arbitral tribunal shall be entitled to decide the extent of its jurisdiction under this Agreement and, except as otherwise agreed, shall establish its own procedural rules. The tribunal, once formed, may at the request of either Party recommend interim relief measures pending its final determination. If either of the Parties requests it or the tribunal deems it appropriate, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 15 days after the tribunal is fully constituted.

4. Except as otherwise agreed or as directed by the tribunal, the statement of claim shall be submitted within 45 days of the time the tribunal is fully constituted, and the statement of defense shall be submitted 60 days thereafter. Any reply by the claimant shall be submitted within 30 days of the submission of the statement of defense. Any reply by the respondent shall be submitted within 30 days thereafter. If either Party requests it or the tribunal deems it appropriate, the tribunal shall hold a hearing within 45 days after the last pleading is due.

5. The tribunal shall attempt to render a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the last pleading is submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.

6. The Parties may submit requests for interpretation of the decision within 15 days after it is rendered and any interpretation given shall be issued within 15 days of such request.

7. Each Party shall, to the degree consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.

8. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedures of paragraph 2b of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

Article 15

Termination

Either Party may, at any time, give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice to the other Party) at the end of the International Air Transport Association (IATA) traffic season in effect one year following the date of written notification of termination, unless the notice is withdrawn by agreement of the Parties before the end of this period.

Article 16

Registration with ICAO

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 17

Entry into Force

This Agreement shall enter into force 30 days after the date of the final notification in an exchange of diplomatic notes between the Parties confirming that all internal legal procedures required for the entry into force of this Agreement have been completed.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE at Skopje, this 23 day of August, 2012, in two originals, in the English and Macedonian languages, both texts being equally authentic.

FOR THE GOVERNMENT OF THE
UNITED STATES OF AMERICA:

Phillip Reeker
Phillip Reeker
DAS EUR/SCE

FOR THE GOVERNMENT OF THE
REPUBLIC OF MACEDONIA:

Mile Tanakieski
Mile Tanakieski
Minister of Transport &
Communications

СПОГОДБА ЗА ВОЗДУШЕН СООБРАЌАЈ
ПОМЕЃУ
ВЛАДАТА НА СОЕДИНЕТИТЕ АМЕРИКАНСКИ ДРЖАВИ
И
ВЛАДАТА НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

Владата на Соединетите Американски Држави и Владата на Република Македонија (во понатамошниот текст „страни”);

Сакајќи да промовираат меѓународен воздухопловен систем заснован на конкуренција меѓу авиопревозниците на пазарот, со минимално мешање на владата и на регулативата;

Сакајќи да создадат можности за авиопревозниците да нудат на патувањата и на превозничката јавност разновидност од услужни можности и сакајќи да ги поттикнат поединечните авиопревозници да изготвуваат и применуваат иновативни и конкурентни цени;

Сакајќи да го олеснат ширењето на можностите на меѓународниот воздушен сообраќај;

Сакајќи да обезбедат највисоко ниво на безбедност и обезбедување на меѓународниот воздушен сообраќај и реafirмирајќи ја својата голема загриженост во врска со дејствијата и заканите вперени против обезбедувањето на воздухопловите кои ја доведуваат во опасност безбедноста на луѓето односно на имотите, негативно влијаат на одвивањето на воздушниот сообраќај и ја поткопуваат довербата на јавноста во безбедноста на цивилното воздухопловство;
и

Како страни на Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство, подготвена на 7 декември 1944 година во Чикаго;

Се согласија за следново:

Член 1

Дефиниции

Во смисла на оваа Спогодба, доколку поинаку не е наведено:

1. Под поимот „воздухопловни власти” се подразбира, во случајот на Соединетите Американски Држави, Министерството за транспорт и во случајот на Република Македонија, Агенцијата за цивилно воздухопловство, како и секое друго лице или служба која е овластена да ги врши функциите на Министерството за транспорт или на Агенцијата за цивилно воздухопловство;
2. Под поимот „Спогодба” се подразбира оваа Спогодба и секакви измени и дополненија на истата;
3. Под поимот „воздушен сообраќај” се подразбира јавен превоз со воздухоплови на патници, багаж, стоки и пошта, одделно или во комбинација, редовен или нередовен, за надомест или закупнина;
4. Под поимот „авиопревозник на страна” се подразбира авиопревозник што има Уверение за исполнување на безбедносните услови (АОС) од таа страна, односно неговото главно деловно седиште се наоѓа на територијата на таа страна;
5. Под поимот „Конвенција” се подразбира Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство, подготвена на 7 декември 1944 година во Чикаго, и вклучува:
 - а. Секакви измени кои се влезени во сила согласно член 94(а) од Конвенцијата и се ратификувани од двете страни, и
 - б. Секаков Анекс или негова измена, усвоени согласно член 90 од Конвенцијата, под услов ваквиот Анекс или измена да се во секое време правосилни за двете страни;
6. Под поимот „вкупна цена” се подразбира цената за дадената услуга, на која е додаден и разумен надомест за административните трошоци;
7. Под поимот „меѓународен воздушен сообраќај” се подразбира воздушен сообраќај кој минува низ воздушниот простор над територијата на повеќе од една земја;
8. Под поимот „цена” се подразбира секаква тарифа, наплата или надоместок за превоз на патници, багаж или стоки (со исклучок на пошта) во воздушниот сообраќај, вклучувајќи го превозот по земја кој е поврзан со меѓународниот воздушен сообраќај, што авиопревозниците го наплаќаат директно или преку

своите агенти, како и условите кои се однесуваат на достапноста на оваа тарифа, наплата или надоместок;

9. Под поимот „застанување за непревознички цели” се подразбира слетување за секоја друга цел која не е земање или оставање на патници, багаж, стока, или пошта во воздушниот сообраќај;

10. Под поимот „територија” се подразбираат копнените области, внатрешните води и територијалните мориња кои се во суверенитетот на една страна; и

11. Под поимот „надоместок за корисниците” се подразбира надоместок кој им се наплаќа на авиопревозниците за обезбедувањето на аеродромски, аеродромско-еколошки, воздухопловно-навигациски или воздухопловно-обезбедувачки средства или услуги, заедно со придружните услуги или средства.

Член 2

Давање на права

1. Секоја страна и ги дава на другата страна следниве права за вршење на меѓународен сообраќај од страна на авиопревозниците на другата страна:

- (а) правото да лета преку нејзината територија без слетување;
- (б) правото да застанува на нејзината територија заради непревознички цели;
- (в) правото да врши меѓународен воздушен сообраќај меѓу места на следниве линии:
 - (i) за авиопревозници на САД, од места зад САД преку САД и места помеѓу, до кое било место или места во Република Македонија и вон неа; а за летовите со кои се превезуваат само стоки, помеѓу Република Македонија и кое било место или места;
 - (ii) за авиопревозниците на Република Македонија, од места зад Република Македонија преку Република Македонија и места помеѓу, до кое било место или места во САД и вон нив; а за летовите со кои се превезуваат само стоки, помеѓу САД и кое било место или места; и
- (г) правата кои се поинаку утврдени со оваа Спогодба.

2. Секој авиопревозник на една страна има право на кој било односно на сите летови и по свој избор:

- а. да врши сообраќај во која било односно во двете насоки;
 - б. да комбинира различни броеви на летови во рамките на една операција на воздухоплов;
 - в. да опслужува места зад, меѓу места и места вон териториите како и места на териториите на страните во секаква комбинација и по секаков редослед;
 - г. да прескокнува застанувања во кое било место или места;
 - д. да пренесува сообраќај од кој било нивен воздухоплов на кој било друг нивен воздухоплов на кое било место;
 - ѓ. да опслужува места зад кое било место на својата територија со или без промена на воздухоплов или на број на лет и да го нудат и рекламираат ваквиот сообраќај пред јавноста како целосен сообраќај;
 - е. да застанува во кои било места во или вон територијата на која било од страните;
 - ж. да врши транзитен сообраќај преку територијата на другата страна; и
- з. да комбинира сообраќај на истиот воздухоплов, без разлика каде почнува тој сообраќај;

без географски ограничувања, или ограничувања во однос на правецот и без губење на кое било право да врши сообраќај кој инаку е допуштен согласно оваа Спогодба, доколку, со исклучок на сообраќајот кој е наменет само за превоз на стоки, превозот е дел од сообраќај кој опслужува место во матичната земја на авиопревозникот.

3. Во кој било дел или делови на горе-наведените линии, секој авиопревозник на страна има право да врши меѓународен воздушен сообраќај без ограничување во однос на промената на типот или на бројот на воздухоплови со кои се врши сообраќај, во кое било место на линијата, доколку, со исклучок на сообраќајот кој е наменет само за превоз на стоки, кога е во излезна насока, превозот надвор од вакво место е продолжение на превоз од матичната земја на авиопревозникот и, кога е во влезна насока, превозот до матичната земја на авиопревозникот е продолжение на превоз од место надвор од него.

4. Одредбите од овој член не даваат право на авиопревозник или на авиопревозници на една страна да земаат на територијата на другата страна,

патници, багаж, стока или пошта заради превоз за надомест, а којшто треба да заврши во друго место на територијата на таа друга страна.

5. Секој авиопревозник на страна кој врши нередовен меѓународен воздушен сообраќај кој започнува на територијата на која било од страните, без разлика дали е само во една насока или во двете, има можност да се придржува на законите, прописите и правилата на својата матична земја за нередовен воздушен сообраќај, или на оние на другата страна. Доколку една страна применува поинакви правила, прописи, рокови, услови, или ограничувања за еден или повеќе од сопствените авиопревозници, или за авиопревозници на разни други земји, за секој авиопревозник на другата страна се применуваат помалку рестриктивните критериуми. Одредбите од овој став не ги ограничуваат правата на една страна да бара авиопревозниците на двете страни да ги исполнуваат условите кои се однесуваат на заштитата на средствата на патниците, како и правата во однос на откажување на лет или на оние за поврат на средствата. Освен во однос на правилата за заштита на потрошувачите кои се содржани во овој став, ниедна страна нема право да бара од авиопревозник на другата страна, во врска со сообраќајот од територијата на таа друга страна или од трета земја, во една или во двете насоки, да поднесе ништо друго освен информација дека се придржува на позитивните закони, прописи и правила на кои се однесува овој став или дека се откажува од овие закони, прописи или правила кои ги даваат надлежните воздухопловни власти.

Член 3

Овластување

Секоја страна, по приемот на барањата на авиопревозник на другата страна, во форма и на начин кои се пропишани за оперативни овластувања и технички дозволи, ги дава соодветните овластувања и дозволи со минимално процедурално задржување, доколку:

а. доминантната сопственост и ефективната контрола на тој авиопревозник се (1) во рацете на другата страна, државјани на таа страна или и едното и другото; или (2) во случајот на авиопревозниците на Република Македонија, доколку е во сила или привремено се применува Спогодбата за воздушен сообраќај потпишана на 25 и 30 април 2007 година од страна на Европската Заедница и нејзините земји членки и Соединетите Американски Држави, во рацете на земја членка или земји членки на ЕУ, државјани на ваква земја или земји или и едното и другото;

б. авиопревозникот е квалификуван да ги исполни условите кои се пропишани со законите и прописите кои вообичаено се применуваат за вршењето на меѓународен воздушен сообраќај на страната која го разгледува барањето или барањата; и

в. другата страна ги одржува и применува одредбите од Член 6 (Безбедност) и Член 7 (Воздухопловно обезбедување).

Член 4

Повлекување на овластувањето

1. Секоја страна има право да го повлече, суспендира или да го ограничи, односно да наметне услови во однос на оперативните овластувања или техничките дозволи на авиопревозник, тогаш кога:

а. тој авиопревозник не е авиопревозник на другата страна, согласно Член 1 (4);

б. доминатната сопственост и ефективната контрола на тој авиопревозник (1) не се во рацете на другата страна, државјани на другата страна или и едното и другото; или (2) во случајот на авиопревозниците на Република Македонија доколку е во сила или привремено се применува Спогодбата за воздушен сообраќај потпишана на 25 и 30 април 2007 година од страна на Европската Заедница и нејзините земји членки и Соединетите Американски Држави, не се во рацете на земја членка или земји членки на ЕУ, државјани на ваква земја или земји или и едното и другото;

в. тој авиопревозник не успеал да се придржува на законите и прописите на кои се однесува Член 5 (Примена на закони) од оваа Спогодба.

2. Освен во случаите кога е неопходно итно делување за да се спречи понатамошното непочитување на подстав 1в од овој член, правата кои ги дава овој член се користат само по завршени консултации со другата страна.

3. Овој член не ги ограничува правата на која било од страните да одземе, повлече, суспендира, да ограничи или да наметне услови за оперативното овластувања односно техничката дозвола на авиопревозник или авиопревозници на другата страна, согласно одредбите од Член 6 (Безбедност) или Член 7 (Воздухопловно обезбедување).

Член 5

Примена на закони

1. Законите и прописите на една страна кои се однесуваат на влегувањето во и излегувањето од нејзината територија на воздухоплови кои вршат меѓународна

воздушна пловидба, или на вршењето операции и пловидбата на ваквите воздухоплови додека се на нејзината територија, се почитуваат од страна на овие воздухоплови при влегувањето, напуштањето односно додека се наоѓаат на територијата на првата страна.

2. При влегувањето, престојот во или напуштањето на територијата на една страна, нејзините закони и прописи кои се однесуваат на влегувањето во или заминувањето од нејзината територија на патници, екипаж или стоката во воздухопловот (вклучувајќи ги прописите кои се однесуваат на влегувањето, пропуштањето, воздухопловното обезбедување, пасошката и царинската контрола и карантин, или, во случајот на пошта, на поштанските прописи) се почитуваат од страна на или во името на овие патници, екипаж или стока на авиопревозниците на другата страна.

Член 6

Безбедност

1. Секоја страна ги признава за важечки, заради вршење на воздушен сообраќај согласно оваа Спогодба, уверенијата за пловидбеност, уверенијата за оспособеност и дозволите издадени или признаени од другата страна, а кои сè уште се во сила, доколку барањата за ваквите уверенија или дозволи се барем еднакви на минималните стандарди кои можат да се утврдат согласно Конвенцијата. Меѓутоа, секоја страна има право да одбие да ги признае за важечки со цел летање над нејзината територија, уверенијата за оспособеност и дозволите кои ги издала или признала другата страна на нејзини државјани.

2. Секоја од страните има право да бара консултации во врска со безбедносните стандарди кои ги одржува другата договорна страна, а кои се однесуваат на воздухопловните средства, екипажите, воздухопловите и работењето на авиопревозниците на другата договорна страна. Доколку по ваквите консултации една од страните смета дека другата страна ефикасно не ги одржува и применува стандардите и условите во тие области кои одговараат барем на минималните стандарди кои можат да се утврдат согласно Конвенцијата, другата страна се известува за ваквите наоди и за мерките кои се потребни за да се постигнат минималните стандарди, а другата страна ги презема соодветните поправни дејства. Секоја страна го задржува правото да одбие, повлече, суспендира, ограничи или да наметне такви услови за оперативното овластување или за техничката дозвола на авиопревозник или авиопревозници на другата страна, во случај кога другата страна не ги презела соодветните поправни мерки во разумно време, и веднаш да делува, пред да се одржат консултации, во однос на ваквиот авиопревозник или авиопревозници, ако другата страна не ги одржува и спроведува горе-споменатите стандарди и кога итното делување е клучно за да се спречи понатамошно непочитување.

Член 7

Воздухопловно обезбедување

1. Страните потврдуваат дека взаемната обврска да го штитат обезбедувањето на цивилното воздухопловство од дејствија на незаконско делување претставува составен дел на оваа Спогодба. Без ограничување на општите поставки на нивните права и обврски согласно меѓународното право, договорните страни особено постапуваат согласно одредбите на Конвенцијата за кривични и некои други дела сторени во воздухоплов, подготвена во Токио на 14 септември 1963 година, Конвенцијата за спречување на незаконско преземање на воздухоплов, подготвена во Хаг на 16 декември 1970 година, Конвенцијата за спречување на незаконски дејствија против безбедноста на цивилното воздухопловство, подготвена во Монреал на 23 септември 1971 година, Протоколот за сузбивање на незаконски дејствија на насилство на аеродромите кои се користат за меѓународно цивилно воздухопловство, Дополнение на Конвенцијата за сузбивање на незаконски дејствија вперени против безбедноста на цивилното воздухопловство, подготвен во Монреал, на 24 февруари 1988 година и Конвенцијата за обележување на пластични експлозивни заради нивно откривање, подготвена во Монреал на 1 март 1991 година.
2. Страните си даваат, на барање, секаква неопходна помош, заради спречување на дејства за незаконско преземање на цивилни воздухоплови и други незаконски дејства вперени против безбедноста на тие воздухоплови, нивните патници и екипаж, на аеродромите и објектите за воздушна навигација и секаква друга закана за обезбедувањето на цивилното воздухопловство.
3. Во своите меѓусебни односи страните постапуваат согласно стандардите и соодветните препорачани практики за воздухопловно обезбедување утврдени од страна на Меѓународната организација за цивилно воздухопловство, а кои се именувани како Анекси на Конвенцијата; тие бараат од операторите на воздухоплови од нивниот регистар, односно од операторите на воздухоплови со деловно седиште или постојан престој на нивната територија како и од операторите на аеродромите на нивната територија да постапуваат согласно овие прописи за воздухопловно обезбедување.
4. Секоја страна се согласува дека ќе ги почитува прописите за воздухопловно обезбедување кои другата страна ги бара за влез, заминување, или престој на територијата на таа друга договорна страна и дека ќе презема соодветни мерки за заштита на воздухопловите и за преглед на патници, екипаж и нивниот багаж, рачен багаж, стока и залихите на воздухопловите пред и за време на влегувањето во воздухопловот и внесувањето на товарот. Секоја страна со позитивен пристап го разгледува секое барање на другата страна за специјални мерки на обезбедување заради спречување на посебна закана.

5. Во случај на инцидент или закана од инцидент за незаконско преземање на воздухоплови, или некои други незаконски дејства против безбедноста на патници, екипажи, воздухоплови, аеродроми или објекти на воздушната навигација, страните меѓусебно си помагаат со поедноставување на меѓусебната комуникација, како и со други соодветни мерки во функција на брзо и безбедно престанување на ваков инцидент или закана.

6. Доколку една од страните основано верува дека другата страна отстапила од одредбите за воздухопловно обезбедување од овој член, воздухопловните власти на таа страна имаат право веднаш да побараат консултации со воздухопловните власти на другата страна. Неуспехот да се постигне задоволителен договор во рок од 15 дена од датумот на поднесувањето на ваквото барање, дава основа за одбивање, повлекување, суспендирање, ограничување, или право да се наметнат услови на оперативните овластувања и техничките дозволи на авиопревозникот или авиопревозниците на таа страна. Кога се работи за кризна ситуација, секоја страна има право да преземе привремени дејства пред истекот на 15 дена.

Член 8

Комерцијални можности

1. Авиопревозниците на секоја страна имаат право да отворат претставништва на територијата на другата страна заради рекламирање и продажба на воздушен сообраќај.

2. Авиопревозниците на секоја страна имаат право, согласно законите и прописите на другата страна за влез, престој и вработување, да донесат и да одржуваат на територијата на другата страна раководен, продажен, технички, оперативен и друг специјализиран персонал кој е неопходен за обезбедувањето на воздушен сообраќај.

3. Секој авиопревозник има право да врши сопствено земско опслужување на територијата на другата страна („само-опслужување“) или, по избор на авиопревозникот, да одбере меѓу агентите што конкурирале за вршење на вакви услуги во целост или делумно. Правата се предмет само на физичките ограничувања кои се резултат на водењето грижа за воздухопловната безбедност. Тогаш кога ваквото водење грижа забранува само-опслужување, земското опслужување им се става на располагање на еднаква основа на сите авиопревозници; надоместоците се засноваат на трошоците за обезбедените услуги; и ваквите услуги се споредливи со видот и квалитетот на услуги како да е можно само-опслужување.

4. Авиопревозник на една страна има право да врши продажба на воздушниот сообраќај на територијата на другата страна, директно или, по свој избор, преку свои агенти, освен во случаите кои се конкретно опфатени со прописите за нередовен сообраќај на земјата во којашто отпочнува истиот, а кои се однесуваат на заштитата

на средствата на патниците и правата поврзани со откажување на лет и поврат на средствата. Секој авиопревозник има право да продава ваков превоз и секој може слободно да го купува ваквиот превоз во валутата на таа територија или во слободно конвертибилни валути.

5. Секој авиопревозник има право да прави конверзија и дознаки до својата земја и, доколку не е спротивно на основен позитивен закон или пропис, до која било друга земја или земји, по свој избор, по поднесено барање, вишокот на средства по намирување на локалните трошоците. Конверзијата и дознаките се одобруваат неодложно, без ограничувања или оданочување во однос на истите, и по важечкиот курс за трансакции и дознаки на датумот на којшто авиопревозникот го поднесува првичното барање за дознака.

6. Авиопревозниците на секоја страна имаат право да плаќаат за локалните трошоци, вклучително со набавките на гориво на територијата на другата страна, во локалната валута. По свој избор, авиопревозниците на секоја страна имаат право да ги плаќаат овие трошоци на територијата на другата страна во слободно конвертибилни валути, согласно локалните валутни прописи.

7. За вршењето односно нудењето на одобрениот сообраќај согласно оваа Спогодба, секој авиопревозник на една страна има право да влегува во заеднички продажни аранжмани, како делење на седишта, делење на кодот или закуп, со

а) авиопревозник или авиопревозници на која било страна;

б) авиопревозник или авиопревозници на трета земја; и

в) превозник по земја на која било земја;

доколку сите учесници во овие аранжмани (i) имаат соодветно овластување и (ii) ги исполнуваат условите кои вообичаено се применуваат за ваквите аранжмани.

8. Авиопревозниците и индиректните обезбедувачи на транспорт на стоки на двете страни имаат право, без ограничување, да ангажираат во врска со меѓународниот воздушен сообраќај каков било превоз на стоки по земја и тоа до или од кои било места на териториите на страните или во трети земји, вклучувајќи до и од сите аеродроми кои имаат царински капацитети и можности да превезуваат нецаринети стоки согласно позитивните закони и прописи. Ваквите стоки, без разлика дали се превезуваат по земја или по воздух, имаат пристап до аеродромските царински процедури и капацитети. Авиопревозниците имаат право да одберат самите да го вршат превозот по земја или истиот да го обезбедуваат преку аранжмани со други превозници кои вршат превоз по земја, вклучувајќи и превоз по земја кој го вршат други авиопревозници и индиректни обезбедувачи на превоз на стоки по воздушен пат. Ваквиот мешан превоз на стоки може да се нуди со единствена,

целосна цена за комбинираниот воздушен превоз и превоз по земја, под услов шпедитерите да не се доведуваат во заблуда во однос на фактите за ваквиот превоз.

Член 9

Царински давачки и надоместоци

1. При пристигнувањето на територија на една страна, воздухопловите во меѓународниот сообраќај на авиопревозниците на другата страна, нивната редовна опрема, земната опрема, горивото, маслата, потрошните технички залихи, резервните делови (вклучувајќи ги моторите), залихите во воздухопловот (вклучувајќи ги, но без ограничување на храна, пијалаци, алкохолни пијалаци, тутун и други артикли кои се наменети за продажба или за користење од страна на патниците за време на летот, во ограничени количини), како и други артикли кои се наменети за или се користат исклучиво во врска со оперирањето или сервисирањето на воздухопловите кои вршат меѓународен воздушен сообраќај се ослободени, врз основа на реципроцитет, од сите увозни ограничувања, даноци на имот и капитални давачки, царински обврски, акцизни даноци и слични наплати и надоместоци кои се наметнуваат (а) од страна на националните органи, и (б) кои не се засновани на цената на даваните услуги, под услов оваа опрема и залихи да остануваат во воздухопловот.

2. Исто така, врз основа на реципроцитет, се ослободуваат од даноците, давачките, обврските, наплатите и надоместоците на кои се однесува став 1 од овој член, со исклучок на надоместоците кои се засновани на цената на дадената услуга, доколку:

а. залихите во воздухопловот кои се внесуваат или се набавуваат на територијата на една страна и кои се ставаат во воздухопловот во разумни количини, за користење во воздухопловот кој заминува, а кој му припаѓа на авиопревозник на другата страна и врши меѓународен воздушен сообраќај, дури и тогаш кога овие залихи треба да се користат на дел од патувањето кое се врши над територијата на страната кадешто се внесени во воздухопловот;

б. земната опрема и резервните делови (вклучително и моторите) кои се внесуваат на територијата на една страна за сервисирање, одржување или поправка на воздухоплови на авиопревозник на другата страна, кои се користат во меѓународен воздушен сообраќај;

в. гориво, масла и потрошни технички залихи кои се внесуваат или набавуваат на територијата на една страна за да се користат во воздухоплови на авиопревозник на другата страна што врши меѓународен воздушен сообраќај, дури и тогаш кога овие залихи треба да се користат на дел од патувањето кое се врши над територијата на страната во којашто тие биле внесени во воздухопловот; и

г. промотивни и рекламни материјали кои се внесуваат или набавуваат на територијата на една страна и се внесуваат во воздухоплов, во разумни граници, за користење во воздухоплов којшто заминува на авиопревозник на другата страна што врши меѓународен сообраќај, дури и тогаш кога овие материјали треба да се користат на дел од патувањето кое се врши над територијата на страната во којашто се внесени во воздухопловот.

3. Опремата и залихите на кои се однесуваат ставовите 1 и 2 од овој член може да се бара да се чуваат под надзор или контрола на надлежните органи.

4. Ослободувањата на коишто се однесува овој член, исто така, се достапни тогаш кога авиопревозниците на една страна имаат договор со друг авиопревозник кој на сличен начин ужива вакви ослободувања од другата страна, за давање на заем или пренесување на територијата на другата страна на артиклите кои се споменуваат во ставовите 1 и 2 од овој член.

Член 10

Надоместоци за корисниците

1. Надоместоците за корисниците кои надлежните органи или тела за наплата на секоја од страните имаат право да ги наплатуваат од авиопревозниците на другата страна, се праведни, разумни, без неправедна дискриминација и непристрасно се распределуваат помеѓу категориите на корисници. Во секој случај, сите вакви надоместоци за корисниците се пресметуваат за авиопревозниците на другата страна под услови кои не се помалку поволни од најповолните услови кои му се ставаат на располагање на секој друг авиопревозник во времето на утврдувањето на надоместоците.

2. Надоместоците за корисниците кои се наплатуваат од авиопревозниците на другата страна може да ја одразуваат, но не и да ја надминуваат, вкупната цена на надлежните органи или тела за наплата за соодветните аеродромски, аеродромско-еколошки и воздухопловно-безбедносни средства и услуги на аеродромот или во аеродромскиот систем. Ваквите надоместоци може да вклучуваат разумен поврат на средства, по амортизацијата. Средствата и услугите за кои се наплаќаат надоместоци се пружаат на ефикасна и економска основа.

3. Секоја страна се залага за консултации помеѓу надлежните органи односно тела за наплата на нејзината територија и авиопревозниците кои ги користат овие средства и услуги и се залага надлежните органи односно тела за наплата и авиопревозниците да ги разменуваат неопходните информации со цел да се овозможи прецизен преглед на оправданоста на надоместоците, согласно принципите од ставовите 1 и 2 од овој член. Секоја страна ги поттикнува органите кои се надлежни за наплата да им доставуваат на корисниците благовремена информација за секој

предлог за промени на надоместоците, со цел да им се овозможи да ги изнесат своите мислења пред донесувањето на промените.

4. Ниедна страна нема да се смета при разрешување на спорови согласно член 14, дека крши одредба од овој член, освен ако (а) не изврши ревизија на надоместокот или постапката која е предмет на жалба на другата страна во разумен временски рок; или (б) по ваквата ревизија не ги презела сите чекори во рамките на нејзината моќ за да направи поправка на надоместок или постапка која не е во согласност со овој член.

Член 11

Праведна конкуренција

1. Секоја од страните дозволува праведна и еднаква можност за авиопревозниците на двете страни да се натпреваруваат во вршењето на меѓународен воздушен сообраќај, согласно оваа Спогодба.

2. Секоја од страните дозволува секој авиопревозник да ги определува фреквенциите и капацитетот на меѓународниот воздушен сообраќај што го нуди врз основа на комерцијалните услови на пазарот. Согласно ова право, ниедна страна нема право еднострано да ги ограничи обемот на сообраќајот, фреквенциите или редовноста на услугите, односно типот или типовите на воздухоплови кои ги користат авиопревозниците на другата страна, освен доколку тоа не се бара заради царински, технички, оперативни или еколошки причини, согласно идентични услови кои одговараат на член 15 од Конвенцијата.

3. Ниедна страна нема право да им наметнува на авиопревозниците на другата страна барање од типот прва понуда, процент за израмнување, надоместок за немање приговор, или какво било друго барање во однос на капацитетот, фреквенцијата или сообраќајот кое не одговара на целите на оваа Спогодба.

4. Ниедна страна нема да бара поднесување на редови за летање, програми за нередовни летови или оперативни планови од страна на авиопревозниците на другата страна на одобрување, освен ако тоа не се бара на рамноправна основа за да се спроведат стандардизираните услови од став 2 на овој член, или ако тоа не е конкретно одобрено со оваа Спогодба. Доколку една страна бара поднесување на овие планови од информативни причини, таа ќе ги намали административните оптоварувања во однос на условите за поднесувањето и процедурата за посредниците во воздушниот сообраќај и авиопревозниците на другата страна.

Член 12

Формирање на цени

1. Секоја страна дозволува цените за воздушниот сообраќај да се формираат од страна на авиопревозниците на двете страни врз основа на комерцијалните услови на пазарот.
2. Цените за меѓународниот воздушен сообраќај помеѓу териториите на страните не се поднесуваат. Без повреда на горе-изнесеното, авиопревозниците на страните им дозволуваат на воздухопловните власти, по нивно барање, непосреден пристап до информации за старите, тековните и предложените цени на начин и во форма кои се прифатливи за воздухопловните власти.

Член 13

Консултации

Секоја од страните има право, во секое време, да бара консултации во врска со оваа Спогодба. Ваквите консултации отпочнуваат во најкус можен рок, но не подоцна од 60 дена од датумот на којшто другата страна го добила барањето, доколку не е поинаку договорено.

Член 14

Решавање на спорови

1. Секој спор што произлегува од оваа Спогодба, освен оние кои можат да настанат согласно член 12 (Формирање на цени), а којшто не е решен во рок од 30 дена од датумот за консултации кој е утврден согласно барањето за консултации предвидени со член 13, со договор на страните се упатува на решавање до некое лице или тело. Доколку страните не се договорат за ова, секоја од страните има право со писмено обраќање до другата страна, по дипломатски пат, да бара спорот да биде поднесен на арбитража.
2. Арбитражата се врши од страна на трибунал од три арбитра, составен на следниов начин:
 - а. Во рок од 30 дена по приемот на барањето за арбитража, секоја страна именува еден арбитер. Во рок од 60 дена по именувањето на двата арбитра, тие се договараат за назначување на трет арбитер, кој има својство на претседател на арбитражниот трибунал;

б. Ако која било од страните не успее да именува арбитер, или ако третиот арбитер не е назначен, согласно подставот а. на овој став, секоја од страните има право да бара од претседателот на Советот на Меѓународната организација за цивилно воздухопловство, да го назначи неопходниот арбитер, или арбитри во рок од 30 дена. Доколку претседателот на Советот е од иста националност како една од страните, најискусниот потпретседател кој не е дисквалификуван по таа основа, го прави назначувањето.

3. Арбитражниот трибунал има право да решава за степенот на својата надлежност во врска со оваа Спогодба и, освен ако поинаку не е одлучено, ги утврдува сопствените процедурални правила. Откако ќе се формира, трибуналот има право по барање на која било од страните да препорача времени мерки за олеснување на ситуацијата, до донесувањето на конечна одлука. Доколку која било од страните бара, односно ако трибуналот смета дека е соодветно, се одржува состанок на којшто се прецизираат прашањата за коишто треба да се врши арбитража, како и за конкретните процедури кои треба да се применуваат, најдоцна во рок од 15 дена по целосното конституирање на трибуналот.

4. Освен ако поинаку не е договорено, или ако не наложи трибуналот, тужбата се поднесува во рок од 45 дена од времето кога трибуналот е целосно конституиран, а одбраната се поднесува 60 дена потоа. Секој одговор од страна на подносителот на тужбата се поднесува во рок од 30 дена од поднесувањето на одбраната. Одговорот на тужениот се поднесува во рок од 30 дена потоа. Ако која било од страните побара, односно ако трибуналот смета дека е соодветно, трибуналот одржува рочиште во рок од 45 дена по истекот на рокот за последното изјаснување.

5. Трибуналот се труди да достави писмена одлука во рок од 30 дена по завршувањето на рочиштето, односно ако не е одржано рочиште, по приемот на последното изјаснување. Важечка е одлуката на мнозинството во трибуналот.

6. Страните имаат право да поднесуваат барања за толкување на одлуката во рок од 15 дена по нејзиното донесување, а толкувањето на истата се доставува во рок од 15 дена од ваквото барање.

7. Секоја страна, до ниво кое е во склад со домашното право, обезбедува правосилност на секаква одлука или пресуда на арбитражниот трибунал.

8. Трошоците за арбитражниот трибунал, вклучувајќи ги хонорарите и трошоците за арбитрите, се делат подеднакво меѓу двете страни. Сите трошоци за претседателот на Советот на Меѓународната организација за цивилно воздухопловство во врска со постапките од став 2б од овој член се сметаат како дел од трошоците на арбитражниот трибунал.

Член 15

Прекин

Секоја од страните има право во секое време, по писмен пат да ја извести другата страна, за својата одлука дека ја прекинува Спогодбата. Ваквиот допис се испраќа истовремено до Меѓународната организација за цивилно воздухопловство. Оваа Спогодба престанува да важи на полноќ (во местото на приемот на дописот до другата страна) на крајот на сообраќајната сезона на Меѓународното здружение на авиопревозници (IATA), една година по датумот на писмената нотификација за прекиноот, доколку истата не е повлечена со договор на страните пред истекот на овој период.

Член 16

Регистрација во ICAO

Оваа Спогодба и сите нејзини измени се регистрираат во Меѓународната организација за цивилно воздухопловство.

Член 17

Влегување во сила

Оваа Спогодба влегува во сила 30 дена од датумот на последната нотификација со размена на дипломатски ноти помеѓу страните, со која се потврдува дека се завршени сите внатрешни правни процедури кои се неопходни за влегување во сила на оваа Спогодбата.

КАКО ПОТВРДА НА ГОРЕ-НАВЕДЕНОТО, долу-потпишаните, уредно овластени од нивните Влади, ја потпишаа оваа Спогодба.

ПОДГОТВЕНА во Скопје, на 23 ден од Август 2012, во два оригинала, на англиски и на македонски јазик, при што двата текста се подеднакво автентични.


ЗА ВЛАДАТА НА
СОЕДИНЕТИТЕ АМЕРИКАНСКИ ДРЖАВИ:


ЗА ВЛАДАТА НА
РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА: